Рекомендуемая цена: 529 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 63

ВАЗ: ПЕРЕДНЕПРИВОДНОЕ СЕМЕЙСТВО

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ
ISSN 2618-7248
00063
9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 63, 2019

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 7 000 экз.
Цена: 529 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2019 Hachette Collections, France
© 2019 Ашет Коллекция
© 2019 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 22.08.2019.
Дата выхода в свет: 14.11.2019.

Фотографии и иллюстрации:
6 © РИА Новости; 7 (вверху) © РИА Новости, (внизу) © Dogs.barking.duster.rolling/Wikimedia Commons; 8 © Созинов Виталий/Фотохроника ТАСС; 9 (вверху) © Павел Кричевцов/Фотобанк Лори, (внизу) © Art Konovalov/Фотобанк Лори; 10 (вверху) © Konstantinp/Фотобанк Лори, (внизу) © Art Konovalov/Фотобанк Лори; 11 (вверху) © Konstantinp/Фотобанк Лори, (внизу) © РИА Новости.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Установка сиденья водителя

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

ВАЗ: переднеприводное семейство

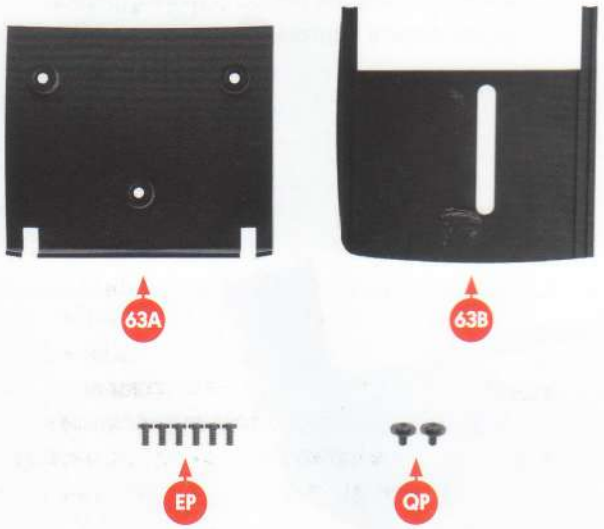
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

«Хендай Солярис» в России

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

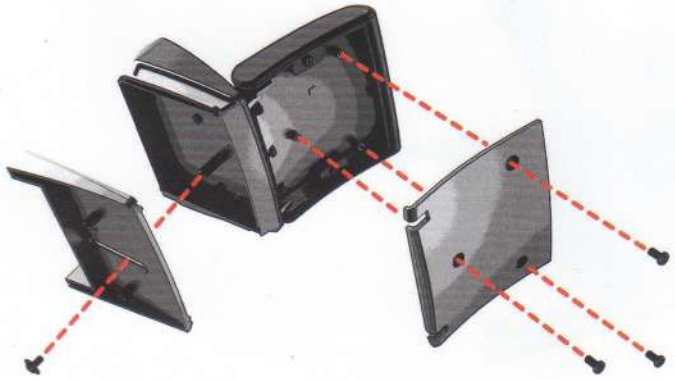
Установка сиденья водителя

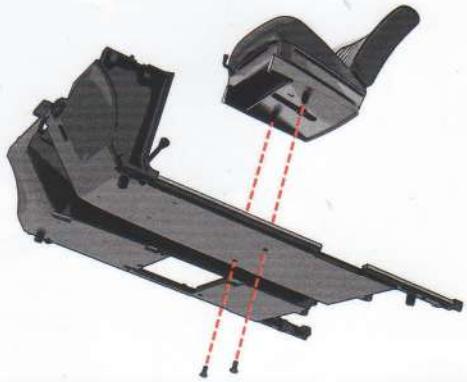
Используя полученные с этим номером детали, установите сиденье водителя на панель внутреннего пола.



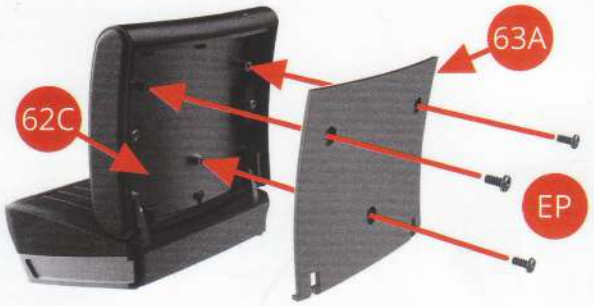
- 63A Задняя стенка спинки сиденья водителя
- 63B Салазки сиденья водителя
- EP Винт M2,0 × 4,0 мм (6 шт.)
- QP Винт M2,0 × 4,0 × 6,0 мм (2 шт.)

Схемы сборки



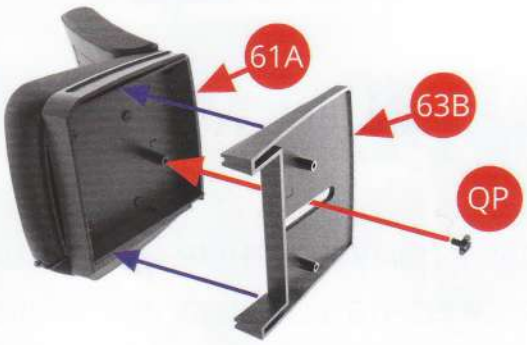


1



Пристыкуйте заднюю стенку спинки сиденья водителя 63A к каркасу спинки сиденья водителя 62C и закрепите тремя винтами EP.

2

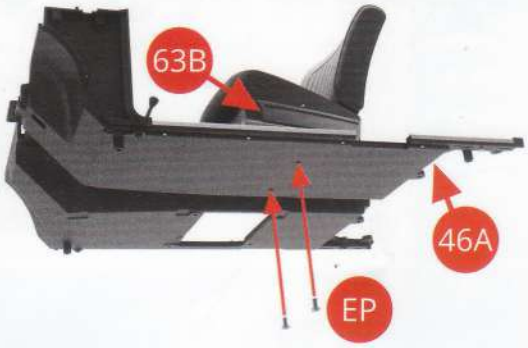


Пристыкуйте салазки сиденья водителя 63B к нижней части каркаса сиденья водителя 61A, попав в направляющие ребра (синие стрелки), и закрепите винтом QP.

3

Установите салазки сиденья водителя 63B на панель внутреннего пола 46A.

4



Закрепите салазки сиденья водителя 63B с обратной стороны панели внутреннего пола 46A двумя винтами EP.

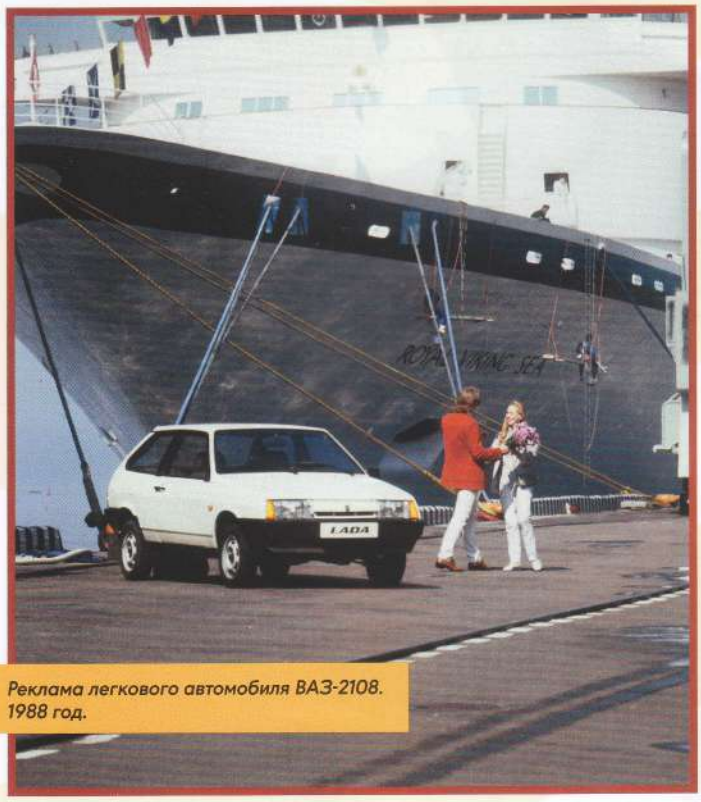
Вид узлов после сборки

Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

ВАЗ: переднеприводное семейство

Волжский автозавод начал разрабатывать проект переднеприводного автомобиля в 1971 году. К 1979 году было создано несколько опытных образцов.

Погрузка автомобилей ВАЗ-2108 на баржи в речном порту Тольятти. 1985 год.



Реклама легкового автомобиля ВАЗ-2108. 1988 год.

29 мая 1979 года вышло постановление Совета министров СССР № 470 «О разработке и освоении на Волжском автозаводе семейства переднеприводных автомобилей». Официально о создании в Тольятти новой модели легкового автомобиля объявил министр автомобильной промышленности в своем выступлении на XXVI съезде КПСС в феврале 1981 года. Он сообщил, что в одиннадцатой пятилетке на ВАЗе будет создана машина с передними ведущими колесами, не связанная по конструкции и технологии с выпускаемыми «Жигулями» классической компоновки.

Новая машина – новые проблемы

Создание нового автомобиля, в корне отличавшегося от предыдущих, повлекло за собой немало вопросов, связанных с его изготовлением. Пришлось решать множество проблем с комплектующими. Так, например, Борский стекольный завод отказался делать вогнутые боковые стекла, сославшись на сложность. Только звонок из Москвы заставил стекольщиков начать работу. Коммутаторы системы зажигания пришлось закупать импортные – отечественной промышленности не удалось создать надежные радиоэлементы. Резиновые уплотнители для стекол, поглощающие удар бамперы из стеклонаполненного полиуретана – производство всего этого

давалось с большим трудом. Осваивая выпуск «восьмерки», советская промышленность по многим направлениям выходила на более высокий уровень производства, что давалось очень не просто.

Возникало множество вопросов и с испытаниями опытных образцов, поскольку их методики для переднеприводных машин просто не было. Как не было и массы необходимого для этой работы оборудования. Испытатель Н. Лудко по этому поводу вспоминал: «Испытания первых прототипов ВАЗ-2108 проходили в обстановке небывалой доселе секретности – от посторонних глаз автомобили прятались, зачехлялись и камуфлировались. Первые же испытания на удар потребовали серьезного изменения силового каркаса кузова, чего на заводе до этого никогда не делали (ограничивались доводкой имеющихся конструкций). По этой причине наши рекомендации по переделке силового каркаса не были серьезно восприняты.

Новые автомобили ВАЗ-2108 на стоянке АвтоВАЗа. 1987 год.

Они были реализованы только через два с лишним года, когда фирма «Порше» выдала такие же рекомендации, но в значительно большем объеме.

При доводке задней части автомобиля было проведено уникальное испытание на удар сзади на заводском треке. Обычно все испытания на удар проводились на автополигоне НАМИ, так как своего оборудования мы в то время не имели. Но, поскольку требовалось очень срочно получить результаты по эффективности мероприятий по изменению задней части автомобиля (для совместной работы с фирмой «Порше»), было

Предложения «Порше»

Постепенно, к осени 1980 года начали поступать предложения от специалистов «Порше». Так на автомобиле появился передний лонжерон, уходивший в пороги пола (это решение было аналогично новейшей разработке для автомобиля «Опель Кадет»). Появился рулевой механизм с центральными тягами, изменилась схема управления коробкой передач.

Автомобиль ВАЗ-2108 «Самара». Современная фотография.

Автомобиль ВАЗ-2108 «купе» на выставке. 1991 год.

принято решение испытать автомобиль на нашем заводском треке, используя вместо ударной тележки автомобиль ГАЗ-66, оборудованный массивной плитой. Изменения были одобрены. Но таких испытаний на реальное столкновение больше никогда не проводилось».

Рождение облика

Вопреки расхожему мнению, приписывающему все заслуги инженерам фирмы «Порше», внешний облик «восьмерки» – дело рук тольяттинских дизайнеров В. Пашко и В. Кряжева под руководством М. Демидовцева, хотя налицо следование канонам итальянской школы того времени (так называемый стиль folded paper). Немецкий след в дизайне автомобиля – характерный «горбик» в задней части крыши, увеличивающий прижимную силу. Немцы в основном занимались доводкой устойчивости и управляемости, что весьма положительно сказалось на динамике и управляемости советского автомобиля. Однако в целом облик будущего автомобиля сложился еще до начала сотрудничества с немецкой фирмой.

Дизайн «восьмерки» в народе за свою форму получил прозвище «зубило». На первых моделях применялась пластиковая накладка на кончике капота. В дальнейшем от этого элемента отказались по причине низкого качества и сложности изготовления, также было затруднительно подгонять стальные элементы к пластиковым деталям. Фары машины прямоугольные и угловатой формы, а решетка для обдува радиатора была изготовлена из пластика. Первоначально автомобиль выпускался с так называемым «коротким» передним крылом, но это оказалось непрактично, так как пластмассовая накладка на передок быстро «отходила» от крыльев и деформировалась от воздействия солнца. Начиная с 1991 года был разработан новый дизайн передка, с крыльями и капотом увеличенной длины. Кроме этого, изменилась фальшрадиаторная решетка, что придало автомобилю более современный облик. Но это случилось позже, а первый прототип «восьмерки», выпущенный 31 декабря 1978 года, был еще далек от совершенства.

Весь 1979 год шла работа с прототипами первой серии и готовилась документация на прототипы второй серии. 1980 год из-за подписания контракта с «Порше» стал фактически годом организационного перестраивания проекта. Началась передача документации и прототипов.

«Хендай Солярис» в России

«Хендай Солярис» – легковой автомобиль B-класса (по мнению ряда экспертов – B+), детище южнокорейской компании «Хендай Моторс» (Hyundai Motors). Представляет собой локализованную для российского рынка версию автомобиля «Хендай Акцент» (Hyundai Accent).

«Хендай Солярис» в цвете Sapphire Blue WGM «синий перламутр». 2013 год.

Этот автомобиль стал знаменит своим феноменальным коммерческим успехом на российском автомобильном рынке. В течение последних семи лет модель входила в пятерку самых продаваемых автомобилей в России, а в 2016 году заняла в этом списке первое место.

Элегантный современный облик автомобиля «Хендай Солярис».

Появление модели

В мае 2010 года компания «Хендай» объявила о своих планах наладить выпуск в России локализованной версии автомобиля «Хендай Верна»

Эмблема «Хендай Моторс».

(Hyundai Verna), под этим именем «Хендай Акцент» производится в Китае. Прототип модели был представлен незадолго до Московского международного автосалона в конце июля 2010 года. Сам автомобиль представили публике 21 сентября 2010 года, тогда же стало известно российское название модели – «Солярис» (Solaris).

Первый серийный автомобиль «Хендай Солярис» седан сошел с конвейера завода в Санкт-Петербурге 17 января 2011 года. Автомобили поступили в продажу в начале февраля того же года. Производство автомобилей с кузовом хэтчбек было освоено в мае 2011 года.

Автомобили оснащались рядными 4-цилиндровыми 16-клапанными двигателями серии «гамма» (Gamma) объемом 1,4 л (модель G4FA) и 1,6 л (G4FC), которые оборудовались системой изменения фаз газораспределения. Двигатель объемом 1,4 л развивал мощность 107 л. с. при 6300 об/мин и крутящий момент 135 Нм при 5000 об/мин, тогда как двигатель объемом 1,6 л развивал мощность 123 л. с. при 6300 об/мин и крутящий момент 155 Нм при 4200 об/мин. Автомобили, укомплектованные двигателями объемом 1,6 л, пользовались бóльшим спросом.

На автомобиль устанавливались 5-ступенчатые механические и 4-ступенчатые автоматические КПП. Автоматические коробки передач типа A4CF1 представляли собой видоизмененный вариант КПП модели F4A41 разработки фирмы «Мицубиши Моторс» (Mitsubishi Motors) и, в целом, оказались вполне надежны. Основным недостатком АКПП являлась некоторая архаичность конструкции, из-за чего в ее работе могли присутствовать толчки и задержки при смене передач. Механические 5-ступенчатые КПП были относительно надежны при совмещении с двигателем объемом 1,4 л. Однако для работы в сочетании с двигателем объемом 1,6 л данной КПП не хватало запаса прочности, что зачастую приводило к отказам.

Автомобили выпускались с независимой передней подвеской типа «макферсон» и полузависимой пружинной задней. Ввиду недостаточной жесткости устанавливаемых в заднюю подвеску амортизаторов и пружин, на скоростях более 120 км/ч, особенно при наличии неровностей на дороге, задняя ось автомобиля теряла устойчивость, что могло приводить к значительным боковым сносам. Также отмечался «эффект раскачки» задней оси при движении по плохой дороге. Из-за опасной нестабильности автомобиля на дороге компания «Хендай» трижды проводила модернизацию задней подвески. В результате этих модернизаций устойчивость автомобиля была значительно повышена, а «эффект раскачки» на плохой дороге – снижен. При этом компании удалось сохранить достаточный уровень комфорта автомобиля, несмотря на увеличившуюся в целом жесткость подвески.

В 2014 году был проведен рестайлинг модели. «Хендай Солярис» получил новый дизайн передка, иную обивку сидений, регулировку руля по вылету и обогрев лобового стекла в дорогих версиях. Машины с 1,6-литровыми двигателями после рестайлинга комплектовались новыми шестиступенчатыми коробками передач.

Автомобиль «Хендай Солярис» – популярное такси на российских дорогах.

Коммерческий успех, без сомнения, был достигнут из-за относительно невысокой цены на современный элегантный автомобиль, а также благодаря тому, что дизайн автомобиля стилистически повторял облик более крупного популярного седана «Хендай Элантра» (Hyundai Elantra).

Автомобиль «Хендай Солярис». Современная фотография.

«Солярис» второго поколения

Разработка нового поколения «Хендай Солярис» началась в 2014 году. Ресурсные испытания прототип автомобиля проходил в течение 2015 года на автомобильных дорогах вокруг Ладожского озера. Программа испытаний включала пробег в 1 млн км по дорогам во всех климатических зонах от Мурманска до Сочи. Также проводились испытания в лабораториях НАМИ. Серийное производство было запущено в начале февраля 2017 года. Автомобили второго поколения комплектуются только 6-ступенчатыми коробками передач, при этом сами агрегаты подверглись модернизации в небольшом объеме. Вместо двигателя объемом 1,4 л серии «Гамма» (G4FA) устанавливается новый двигатель того же объема серии «Карра» модели G4LC. Двигатель объемом 1,6 л представляет собой модернизированную версию мотора, устанавливавшегося в предыдущем поколении. Управление и подвеска второго поколения автомобиля были высоко оценены экспертами. Отмечалось, что автомобиль хорошо стоит на прямой, комфортно проходит повороты, хорошо справляется с дорожными неровностями и преодолением трамвайного рельсового пути. «Хендай Солярис» приспособлен для российских дорог и сохраняет управляемость даже в условиях сильных ударов по подвеске.

Новое поколение автомобилей «Хендай Солярис» на заводской стоянке. 2017 год.

Сборка обновленного автомобиля «Хендай Солярис» на конвейере завода в Ленинградской области. 2017 год.

Высший балл

Журнал «Авторевю» провел краш-тест автомобиля второго поколения по собственной методике ARCAP. По результатам испытания автомобиль получил максимально возможную оценку в 16 баллов (или четыре «звезды») впервые за все время проведения испытаний по методике журнала.

В НОМЕРЕ 64

- СБОРКА ПОДУШКИ ПЕРЕДНЕГО СИДЕНЬЯ
- ФИРМА «ТОЙОТА»

ДЕТАЛИ НОМЕРА:

- ОБИВКА ПОДУШКИ ПЕРЕДНЕГО СИДЕНЬЯ
- НАПОЛНИТЕЛЬ ПОДУШКИ СИДЕНЬЯ
- ВЕРХНЯЯ ЧАСТЬ КАРКАСА ПЕРЕДНЕГО СИДЕНЬЯ
- ВИНТЫ

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2019 Ашет Коллекция. © 2019 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых.